DAMPAK KEBERADAAN JALAN LINGKAR (*RING ROAD*) TERHADAP PERKEMBANGAN LINGKUNGANNYA

Sumaryoto

Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Sebelas Maret (UNS) Surakarta

Abstract

Almost every development would bring positive and negative impacts, as well as the ring road. Ring road construction activities cause various effects of physical, social, and economic conditions towards its environment. The purpose of this paper is to identify the impact of physical, social and economic conditions on environment around ring road in several of ring roads in Indonesia. This study was conducted through precedent studies on some of the ring roads in Indonesia. Results from this study showed that on one side, ring road can reduce levels off traffic congestion in the city, shorten travel time between cities and improve business activities, namely the emergence of new economic activity along the road, such as diner, gas stations, industries, and so forth, but in the other side also brought new problems, such as changes in land use in the region that could disrupt environmental balance.

Keywords: *ring road, impacts, physical, social, environmental*

PENDAHULUAN

Pembangunan sarana dan prasarana fisik adalah merupakan salah satu strategi pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang salah satu bentuk perwujudannya adalah pembangunan jalan lingkar (*ring road*) di beberapa kota di Indonesia. Tujuan utama pembangunan jalan lingkar pada umumnya adalah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di dalam kota, serta untuk meningkatkan arus lalu lintas regional, antar kota dan lokal sehingga distribusi barang tingkat regional dan lokal dapat berjalan lancar. Dengan meningkatnya sarana dan prasarana, maka masyarakat akan lebih mudah memenuhi kebutuhan dasarnya.

Hal tersebut di atas dapat dipahami karena transportasi sangat menguntungkan bagi kehidupan manusia, baik keuntungan secara langsung maupun keuntungan secara tidak langsung. Keuntungan secara langsung yaitu penduduk dengan mudah mendapat pelayanan dari fasilitas-fasilitas yang disediakan di tempat lain sehingga kebutuhannya terpenuhi. Keuntungan secara tidak langsung yaitu penduduk dapat menghemat biaya

dan waktu karena dengan menggunakan moda transportasi maka pekerjaan akan lebih cepat terselesaikan. Dari sisi ekonomi, transportasi dapat meningkatkan efisiensi dan menghemat waktu serta biaya. Dengan adanya transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang.

Di samping itu transportasi dapat menjadi fasilitator bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas suatu daerah. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan letak strategis suatu tempat yang merupakan faktor penentu untuk kegiatan ekonomi. Apabila suatu daerah mempunyai aksesibilitas yang baik maka akan merangsang investasi. Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan perdesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat diabaikan dalam suatu rangkaian program pembangunan.

Pemusatan atau penyebaran hasil berbagai industri dapat terjadi dengan kondisi aksesibilitas yang tinggi pada suatu daerah. Transportasi yang lancar akan membantu terwujudnya kondisi tersebut. Perkembangan suatu wilayah dapat diidentifikasi dari tingkat aksesibilitasnya. Aksesibilitas yang tinggi di suatu daerah dicirikan dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

Latar Belakang Tuntutan Kebutuhan Jalan Lingkar (*Ring Road*) dan Kebijakan Pemerintah

Prasarana transportasi berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan permukiman baru yang hendak dipasarkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana transportasi. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai jika tidak tersedia prasarana transportasi. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan terus maka kawasan permukiman tersebut tidak akan berkembang. Oleh karena itu, kebijakan yang harus dilakukan adalah menyediakan sistem prasarana transportasi dengan kualitas minimal agar dapat dilalui.

Demikian pula tuntutan akan keberadaan jalan lingkar sebagai salah satu sistem prasarana transportasi. Keberadaan jalan lingkar memiliki peran yang sangat penting

dalam sistem perekonomian. Di samping itu, pembangunan jalan lingkar di beberapa daerah perkotaan memang berpengaruh terhadap perkembangan kawasan yang berada di sekitar jalan lingkar tersebut.

Fungsi jalan lingkar terutama adalah untuk mengurangi kepadatan atau kemacetan lalu lintas di dalam kota. Tetapi dalam hal ini program pemerintah yang lebih fokus membangun jalan lingkar di daerah perkotaan perlu diluruskan, yakni seharusnya lebih memperhatikan kondisi jalan-jalan di pedesaan yang sebenarnya sangat membantu masyarakat yang rata-rata miskin dalam meningkatkan aktivitas ekonomi mereka, sehingga kesenjangan antara daerah perkotaan dan pedesaan dapat dihapuskan. Oleh karena itu, pemerintah harus segera memperbaiki kondisi jalan antar desa di seluruh Indonesia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang stabil dan pro rakyat.

Beberapa Teori Terkait dengan Keberadaan Jalan Lingkar (*Ring Road*) dan Tata Guna Lahan Jalan Lingkar (*Ring Road*)

Dalam Kamus Tata Ruang (Dirjen Cipta Karya Departemen PU) disebutkan jalan lingkar adalah semua jalan yang melingkari pusat suatu kota yang fungsinya agar kendaraan dapat mencapai bagian kota tertentu tanpa harus melalui pusat kota atau bagian kota lainnya untuk mempercepat perjalanan dari satu sisi kota ke sisi lainnya. Sedangkan menurut Tamin (2000), jalan lingkar yaitu jalan yang melingkari suatu wilayah yang pada prinsipnya merupakan usaha untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas menerus agar jangan memasuki wilayah yang bersangkutan sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri radial dapat dihindari. Terdapat tiga bentuk jalan lingkar, yaitu sebagai: (1) *Jalan Lingkar Inner*. Jika kita bayangkan bentuk dasar jalan kota sebagai roda pedati, lalu jari-jarinya sebagai rute-rute radial. Poros dari roda pedati sebagai jalan lingkar inner. Jalan lingkar inner dapat berupa lingkaran, kotak atau memanjang. (2) *Jalan Lingkar Outer*. Jalan lingkar outer dapat dianggap sebagai velg roda. Walaupun biasanya digunakan untuk lalu lintas langsung yang memotong kota, kegunaan aslinya adalah untuk melayani lalu lintas kota itu sendiri dengan menghubungkan masyarakat dan kegiatan luar sebagai distributor di antara radial. (3) *Jalan Lingkar Intermediate*. Jalan lingkar intermediate melayani kebutuhan lalu lintas yang diinginkan untuk mencapai titik antara jalan-jalan lingkar

inner dan *outer*. Kawasan perkotaan dengan kelompok populasi besar cenderung memiliki satu atau lebih jalan lingkaran *intermediate* sebagai tambahan jalan-jalan lingkaran *inner* dan *outer*. Keuntungan prinsip dari jalan lingkaran terletak pada kemampuannya melayani pusat kawasan yang dikelilinginya. Walaupun jalan lingkaran biasanya lebih panjang dari jalan dalam kota, jalan lingkaran harus bebas dari masalah kemacetan kawasan pusat.

Peran Transportasi dalam Pengembangan Wilayah

Kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang.

Sistem Guna Lahan-Transportasi

Transportasi adalah bagian kegiatan ekonomi yang bersangkutan paut dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau orang. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa kelancaran di bidang transportasi akan berakibat pemenuhan kebutuhan manusia di lokasi tersebut, yang juga sekaligus berdampak pada aktivitas perekonomian suatu tempat.

Menurut Bourne (dalam Arwien Afries, 2006), ada 4 (empat) proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan, antara lain perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi serta tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu. Perubahan ini secara ekonomi menunjukkan adanya pertumbuhan yang positif, dikarenakan lahan semula yang tidak menguntungkan/kurang produktif menjadi lebih menguntungkan. Namun, akibat adanya perubahan guna lahan ini dikhawatirkan terjadi pula pelanggaran peruntukan lahan dan struktur ruang kota yang dapat berpengaruh kurang baik terhadap fungsi kawasan.

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan

transportasi demikian pula sebaliknya. Pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan. Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, Meyer dan Miller (dalam Anton Jaelani, 2004) menunjukkan kerangka sistem interaksi guna lahan dan transportasi. Di mana perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan, selain itu perubahan tersebut akan mempengaruhi pula pola persebaran dan pola permintaan pergerakan. Dan sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah aksesibilitas.

Dampak Keberadaan Jalan Lingkar (*Ring Road*) Terhadap Perkembangan Lingkungannya pada Beberapa Kota di Indonesia

Dampak terhadap lingkungan Makro

Dampak dari pembangunan jalan lingkar adalah semakin mudahnya akses transportasi antar daerah, sehingga aktivitas bisnis berjalan dengan lancar. Dampak keuntungan ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatnya aktivitas ekonomi rakyat. Sebuah studi yang dilakukan oleh Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (LPEM FE-UI) tentang Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi, menunjukkan hasil yang menarik. Hasil studi ini menyatakan bahwa kenaikan stok jalan sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%. Di samping sisi positifnya, dampak negatif dalam pembangunan jalan lingkar adalah penggunaan lahan yang sangat luas dan secara langsung akan berdampak pada tata ruang lahan pertanian. Kemudian pembangunan jalan lingkar juga akan membuka kawasan pemukiman dan industri baru yang secara langsung juga akan mengurangi luas lahan pertanian.

Sebagai contoh, sekitar 10% atau sekitar 160 hektare lahan pertanian jagung dan palawija lainnya di Kecamatan Nagreg, Kabupaten Bandung tergusur karena digunakan untuk lahan pengerjaan pembangunan Jalan Lingkar Nagreg. Dari luas lahan pertanian yang semula sekitar 1.600 ha, kini tinggal 1.440 ha atau 160 ha yang hilang.

Daya dukung lahan di pulau Jawa saat ini semakin rendah. Lahan hijau di pulau Jawa makin kecil, sehingga tidak mengherankan kalau lokasi banjir dan tanah longsor

akan bertambah setiap tahun sehingga untuk membangun jalan lingkar baru banyak hal yang harus dipertimbangkan, mulai dari masalah kerusakan lingkungan, mengganggu swasembada pangan, dan proses pemiskinan yang massif. Karena dengan digilasnya tanah-tanah subur untuk jalan lingkar jelas itu akan mengurangi jumlah produksi padi di daerah serta akan melahirkan angka pengangguran dan kemiskinan baru.

Beberapa Dampak Terhadap Lingkungan Sekitar

Antara lain (1) Dampak terhadap Aktivitas Perdagangan dan Jasa. Aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan sekitar Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu meningkat sebanyak 602% sejak pembangunan dari tahun 1997 hingga tahun 2004, namun peningkatan aktivitas perdagangan dan jasa tersebut kurang tertib dalam pembangunan dan kegiatannya. (2) Dampak terhadap Perkembangan Penduduk. Pertumbuhan penduduk dari tahun 1998 hingga tahun 2004 di wilayah lima kelurahan sekitar Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu sebesar 8,01%. Hal ini menunjukkan pertumbuhan tertinggi dibandingkan pertumbuhan penduduk Kota Palu yang sebesar 6,04%. Hal ini menandakan bahwa wilayah sekitar Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu menarik orang untuk bermukim dan berusaha.

(3) Dampak terhadap Perubahan Peruntukan Lahan. Sebelum pembangunan Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu (tahun 1995), karakteristik penggunaan lahan di sekitar jalan lingkar adalah lahan tidak terbangun non aktivitas kota yaitu lahan penggaraman dan pertambakan, tanah kosong, dan perkebunan kelapa dengan luas total 62,23 ha (74,9%). Untuk lahan terbangun memiliki luas lahan seluruhnya sebesar 20,72 ha (24,95%). Setelah pembangunan Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu (tahun 2004), karakteristik penggunaan lahan di wilayah sepanjang Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu masih didominasi lahan tak terbangun non aktivitas kota yaitu sebanyak 40,17 ha (48,03%), namun terjadi pertumbuhan penggunaan lahan terbangun yang cukup tinggi dengan luas total 28,13 Ha (33,64%) 149 terutama untuk lahan permukiman seluas 14,99 ha (17,93%) dan komersial seluas 7,57 ha (5,65 %). Peningkatan penggunaan lahan pemukiman sebesar 55,98 % di wilayah sepanjang Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu dari tahun 1995 hingga 2004, diikuti terjadinya pelanggaran peruntukan lahan di lokasi Taman Ria Kelurahan Silae yang awalnya diperuntukkan sebagai ruang publik yaitu ruang terbuka (taman) dan tempat bermain.

(4) Dampak terhadap Pertumbuhan Kawasan Perumahan. Akhir-akhir ini, rencana pemerintah yang membangun sejumlah ruas jalan lingkar telah memicu pertumbuhan kawasan, khususnya pembangunan perumahan baru. Dari ratusan kawasan hunian di kawasan Jabodetabek, sekitar 10% di antaranya dibangun dekat atau terintegrasi dengan akses jalan lingkar. Ini membuktikan bahwa akses jalan lingkar mampu mendorong nilai jual bagi sebuah proyek properti. Dampak sosialnya lainnya adalah dengan dibuatkannya jalan lingkar, harga tanah di tepi jalan dan sekitarnya menjadi tinggi, dan masyarakat mempunyai lebih banyak peluang ekonomi dan usaha di lingkungannya.

(5) Dampak di bidang transportasi dan aksesibilitas. Pembangunan jalan lingkar luar juga meningkatkan aksesibilitas masyarakat setempat. Hal ini ditandai dengan persepsi positif tentang potensi jalan tersebut terhadap kemudahan ke tempat kerja, belanja dan sekolah. Contoh dari betapa pentingnya peran transportasi bagi pengembangan wilayah perdesaan adalah fenomena yang terjadi pada lokasi sepanjang jalan lingkar utara dan barat Yogyakarta (Mlati, Trihanggo, Godean, Gamping, dan Tamantirto). Sebelum adanya jalan lingkar daerah ini merupakan wilayah pinggiran yang tidak ramai. Wilayah ini pada umumnya merupakan lahan pertanian yang subur dengan tanaman berupa padi, jagung, dan palawija. Kondisi sosial ekonomi penduduk pada umumnya menengah ke bawah dengan mata pencaharian dominan di bidang pertanian. Dinamika pergerakan penduduk (mobilitas) sebelum ada jalan lingkar relatif lebih rendah yaitu mobilitas yang dominan bekerja dan sekolah. Tingkat kepadatan permukiman penduduk relatif jarang karena masih dominan lahan pertanian. Sebelum ada jalan lingkar di wilayah ini sudah ada jalan desa yang di beberapa tempat kondisinya belum begitu baik. Hal ini menyebabkan aksesibilitas penduduk setempat terhadap daerah lain relatif rendah.

Dengan selesainya pembangunan jalan lingkar ini ternyata mampu meningkatkan aksesibilitas. Dengan tersedianya jaringan jalan beraspal dan tersedia pula angkutan umum yang cukup serta kepemilikan kendaraan yang semakin banyak, menyebabkan dinamika sosial ekonomi penduduk meningkat dibanding sebelum ada pembangunan jalan lingkar tersebut. Dengan kemudahan aksesibilitas, di daerah ini mampu menarik investor untuk membuka usaha di daerah ini. Tercatat beberapa institusi yang telah mendirikan gedung dan kantornya di daerah ini yaitu Akademi

Telekomunikasi Indonesia, STIMIK Dharma Bangsa, AA Widya Wiwaha, dan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

KESIMPULAN

Dampak dari pembangunan jalan lingkar adalah semakin mudahnya akses transportasi antar daerah. Dampak keuntungan ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat. Di samping sisi positifnya, dampak negatif dalam pembangunan jalan lingkar adalah penggunaan lahan yang sangat luas dan secara langsung akan berdampak pada tata ruang lahan pertanian. Kemudian pembangunan jalan lingkar juga akan membuka kawasan pemukiman dan industri baru yang secara langsung juga akan mengurangi luas lahan pertanian.

Dampak terhadap lingkungan sekitar lainnya adalah terjadinya peningkatan aktivitas perdagangan dan jasa di kawasan sekitar jalan lingkar namun peningkatan aktivitas perdagangan dan jasa tersebut kurang tertib dalam pembangunan dan kegiatannya. Dampak terhadap perkembangan penduduk menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk di sekitar jalan lingkar menunjukkan pertumbuhan tertinggi dibandingkan dengan rata-rata pertumbuhan penduduk di bagian kota lainnya.

Mengikuti aktivitas ekonomi kota, penggunaan lahan pada umumnya lebih banyak digunakan sebagai tempat kegiatan usaha dibandingkan tempat tinggal. Pembangunan sejumlah ruas jalan lingkar di beberapa kota di Indonesia telah memicu pertumbuhan kawasan, khususnya pembangunan perumahan baru. Ini membuktikan bahwa akses jalan lingkar mampu mendongkrak nilai jual bagi sebuah proyek properti. Dampak sosial lainnya adalah dengan dibuatkannya jalan lingkar, harga tanah di tepi jalan dan sekitarnya menjadi tinggi, dan masyarakat mempunyai lebih banyak peluang ekonomi dan usaha di lingkungannya. Pembangunan jalan lingkar luar juga meningkatkan aksesibilitas masyarakat setempat. Hal ini ditandai dengan persepsi positif tentang potensi jalan tersebut terhadap kemudahan ke tempat kerja, belanja dan sekolah.

SARAN

Meskipun secara makro banyak ditemukan dampak positif dari keberadaan jalan lingkar, namun pembangunan jalan lingkar seharusnya tidak menggunakan lahan

pertanian begitu banyak karena sektor pertanian merupakan penopang ekonomi negara. Sehingga diharapkan pembangunan jalan lingkar itu tidak banyak melintasi lahan-lahan subur yang menjadi lumbung pangan. Akan lebih baik bila jalan tersebut melintas di lahan-lahan kering yang selama ini tidak produktif. Oleh karena itu, perlu dilakukan pemetaan cermat untuk bisa menentukan alur jalan paling memungkinkan.

Selain itu, kita berharap jalan itu juga tidak akan memotong jalur irigasi vital yang akan mengganggu sistem irigasi pertanian. Pembangunan jalan lingkar juga diharapkan bisa disinergikan dengan seluruh sistem agribisnis di sepanjang jalan tersebut. Dengan demikian kita berharap pembangunan jalan lingkar justru akan mengangkat potensi sektor pertanian di pedesaan sepanjang jalan baru tersebut.

Oleh karena sektor pertanian merupakan penopang ekonomi kita, maka di samping pembangunan jalan lingkar (yang menggunakan lahan pertanian begitu banyak) maka pemerintah juga diharapkan kembali menengok pemakaian alat transportasi massal yang tepat guna untuk mengatasi masalah kemacetan di dalam kota. Di samping itu, rekomendasi lain yang dapat disampaikan agar perubahan peruntukan lahan di kawasan tersebut tidak mengganggu keseimbangan lingkungan adalah melakukan pengawasan secara ketat terhadap perizinan dan penertiban bangunan, rumah tinggal, ruko (rumah toko) dan penertiban terhadap aktivitas PKL liar di sepanjang jalan lingkar.

DAFTAR PUSTAKA

- Afries, Achmad Arwien. 2006. *Kajian Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Terhadap Perkembangan Kawasan di Pantai Teluk Palu*. Program Pascasarjana Magister Perencanaan Pengembangan Wilayah Kota Universitas Diponegoro, Semarang.
- Jaelani, Anton. 2004. *Pengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal*. Tesis Magister Ilmu Lingkungan Undip tidak diterbitkan, Semarang.
- Kartakusuma, Dana A. 2004. *Kajian Dampak Kumulatif*. Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup. *Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup, Nomor 11 Tahun 2006*.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.